Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ABORDAGE DU VRAQUIER "JALAVIHAR" ET DU YACHT À VOILES "GÉRARD LAMBERT" DANS L'OCÉAN ATLANTIQUE LE 20 NOVEMBRE 1986.

RAPPORT N° 475

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ABORDAGE DU VRAQUIER "JALAVIHAR" ET DU YACHT À VOILES "GÉRARD LAMBERT" DANS L'OCÉAN ATLANTIQUE LE 20 NOVEMBRE 1986.

Fiche technique du vraquier

Nom	"JALAVIHAR"
Numéro officiel	1704
Port d'immatriculation	Bombay, Inde
Indicatif d'appel	ATPG
Jauge brute	42 141
Jauge nette	28 188
Longueur	245,36 m
Largeur	32,26 m
Creux	18,75 m
Tirant d'eau	Av.: 10,15 m Ar.: 10,49 m
Type	Vraquier
Construction	1976, Glasgow, Écosse
Groupe propulsif	Moteur Byrmeister & Wain 6K90GF de 18 600 CV entraînant une hélice unique à pas fixe, commandé dans la salle des machines; vitesse de 15,25 noeuds
Cargaison	49 020 tonnes de minerai de fer
Équipage	54 personnes
Passagers	2
Classification	Lloyd's
Armateurs	The Scindia Steam Navigation Ltd. Bombay, Inde
Exploitants	Transatlantic Bulk Shipping Gothenburg, Suède
Affréteurs	Braemer Shipping Montréal, Québec

Agents	Montreal Shipping Inc. Montréal, Québec

Équipement de navigation

Radar (1)	ARPA 1690 Racal-Decca (1/2 à 96 milles)
Radar (2)	Decca TM 1629
Radiogoniomètre	ITT Marine
Sondeur	Kelvin Hughes type M, modèle 3
Decca	Navigator MAK 21
Loran C	Decca - 1024
Radiotéléphone VHF (1)	Dancom RT 408
Radiotéléphone VHF (2)	Marconi Marine
BLU	ITT Marine
Récepteur de secours, 2182 kHz	Ship's Electronic Services Ltd
Gyro-compas	Sperry MK-37
Compas magnétique	Réflecteur
Autopilote	Sperry
Traceur de route	Sperry

Fiche technique du voilier

Nom	"GÉRARD LAMBERT"
Nom de course	"CALCIALIMENT LAITERIE MONT ST-MICHEL"
Numéro officiel	607564 (W)
Port d'immatriculation	Vanne, France
Indicatif d'appel	FIKS
Jauge brute	13,45 t
Jauge nette	13,45 t
Longueur	13,46 m

Largeur, flotteurs latéraux y compris	14,88 m
Creux	1,98 m
Tirant d'eau, dérive comprise	1,9 m
Type	Yacht à voiles, multicoque, classe III
Construction	1983, Larzeau, France
Groupe propulsif	Voiles
Équipage	1 personne
Propriétaires	La Sarl Competitor, Paris, France
Organisateurs de la course	Route du Rhum, Maillard Publicité, Paris, France
Affréteur/exploitant	Olivier Moussy, Boulogne, France

Équipement de navigation

Avertisseur ou détecteur de radar	Déclenché lorsque les ondes radar d'un autre radar en marche sont captées - portée de 6 milles
Radiogoniomètre	Lo KATA
Decca	Phillips
Loran C	Furuno
Sat-Nav	Shipmate RS 5000
Radiotéléphone VHF (1)	Radio Ocean
Radiotéléphone VHF (2)	Portatif - Radio Ocean
MF	Europa
Compas électrique	Plastimo
Compas magnétique	Plastimo

Avertisseur de déviation de route	Déclenché lorsque l'avant du navire dérive de 15° ou plus de la route pré-établie
Ordinateur de navigation	Dannavigate 7000
Autopilote	Plastimo AT 50 1 en usage, 5 de rechange
Avertisseur de pilote automatique	Déclenché lorsque le navire embarde de plus de 10° d'un côté ou de l'autre de la route au compas

Description du voilier

Le "GÉRARD LAMBERT" est un trimaran à un mât, à un pont et à coque sandwich faite de fibres de carbone, de plastique verre-résine et de mousse d'airex. Il est doté d'une dérive réglable qu'on peut abaisser à 2,2 m sous la quille au maximum; la dérive se trouvait, semble-t-il, à 1,5 mètre sous la quille au moment de l'abordage, le tirant d'eau étant alors de 1,9 m.

NOTA : 1. Dans le présent rapport, les heures sont indiquées de la façon établie à bord du JALAVIHAR, soit l'heure du fuseau horaire (UTC moins 2 heures).

2. On trouve un glossaire des termes et abréviations à la suite des constatations du présent rapport.

Données préliminaires

Partout dans le monde, on s'inquiète du nombre croissant de voyages en solitaire entrepris par des yachtmen, car ces expéditions comportent beaucoup de risques et nécessitent parfois des missions de recherche et de sauvetage très coûteuses. Il est souvent difficile, voire impossible, de retracer les circonstances des accidents survenus à des navigateurs solitaires. La loi canadienne permet d'interroger les personnes qui arrivent au Canada ou qui y résident et qui ont été témoins de sinistres à l'extérieur du Canada. C'est la raison pour laquelle il a été décidé de faire enquête sur le présent sinistre dans le but de faire connaître les faits pertinents.

Le vraquier "JALAVIHAR" avait quitté Lower Buchanan au Libéria, à destination de Contrecoeur, Québec, et le yacht de course "GÉRARD LAMBERT" avait quitté Saint-Malo, France, pour se rendre à Pointe-à-Pitre en Guadeloupe, dans le cadre de la course Route du Rhum 1986.

À 02h29 le 20 novembre 1986, par 29°08'N et 36°00'W, le skipper du "GÉRARD LAMBERT" dormait lorsque son voilier fonça presque sur le côté tribord du "JALAVIHAR", au droit de l'aileron de la passerelle.

La coque du "JALAVIHAR" subit de légères avaries : éraflures et entailles superficielles sur la hanche tribord, au droit de la salle des machines. Le voilier fut abandonné, mais le patron ainsi que ses effets personnels (y compris l'équipement électronique) furent embarqués à bord du "JALAVIHAR" et ramenés au Canada.

Quoique grandement endommagé, le "GÉRARD LAMBERT" est apparemment resté à flot plusieurs jours, mais vu l'ampleur des avaries, il est considéré comme une perte totale virtuelle. Le coût du voilier est estimé à 140 000 $. Le sinistre n'a causé ni blessure ni pollution.

Récit des événements

"GÉRARD LAMBERT"

Le voilier de course "GÉRARD LAMBERT", participant à la course en solitaire Route du Rhum 1986, a quitté Saint-Malo, France, le 9 novembre 1986, à destination de Pointe-à-Pitre en Guadeloupe, dans les Antilles. Le 19 novembre 1986, il vogue en direction Sud-Ouest pour prendre avantage du vent. À la fin de la journée, le spinnaker est abaissé et le voilier vogue avec le génois et la grande voile. Il suit une route au 230° (V), à une vitesse estimée de 12 à 16 noeuds; la visibilité est de plus de 7 milles marins. Le vent souffle d'Est-Nord-Est à 20 à 22 noeuds et le voilier est dirigé par l'autopilote. Il semble que les feux de navigation, l'avertisseur de déviation de route, l'avertisseur du détecteur de radar, l'avertisseur de pilote automatique, le système de navigation informatisé et le système ARGOS sont en position de marche et fonctionnent bien. Il n'y a pas d'autres navires en vue. Le navigateur règle le réveil pour une heure et après s'être assuré que le voilier suit sa course, il décide de faire une sieste.

Vers 02h29 le 20 novembre, le navigateur est éveillé soudainement par l'impact de son voilier contre un autre bâtiment identifié ultérieurement comme étant le "JALAVIHAR". Il se précipite dans le cockpit et voit disparaître l'arrière du navire. Il remarque aussi que l'avant du trimaran et le flotteur latéral de tribord ont subi des avaries majeures, que l'étai avant et le génois pendent au mât et que ce dernier se balance dangereusement d'avant en arrière. Il lance alors 3 fusées rouges et transmet sur la voie 16 du radiotéléphone VHF un message 'MAYDAY' dont le "JALAVIHAR" accuse réception. Il tente d'abaisser la grande voile pour stopper le voilier, mais sans succès, car celle-ci reste accrochée au sommet du mât. Il

soulève le pilote automatique et stoppe le voilier en amenant l'avant sous le vent. Il communique alors avec les coordonnateurs de la course en France pour les informer de la situation. Lors de l'abordage, l'étai avant du mât du voilier et le mât lui-même ont heurté l'aileron tribord de la passerelle du "JALAVIHAR" et subi des avaries. Vu les risques que comporte la situation, le skipper du voilier prend une scie à métaux, scie les haubans du mât et ce dernier tombe à l'eau.

Le navigateur, conscient de l'imminence d'une tempête tropicale qui se déplace dans sa direction et tenant compte des avaries, décide d'abandonner son voilier pour des raisons de sécurité. Il informe le capitaine du "JALAVIHAR" de son intention. Ce dernier s'approche alors du "GÉRARD LAMBERT" pour lui prêter main-forte.

"JALAVIHAR"

Le vraquier "JALAVIHAR" quitte Lower Buchanan, au Libéria, le 13 novembre 1986, à destination du port de Contrecoeur au Québec. Au moment de l'abordage, le deuxième lieutenant tient le quart et se trouve sur l'aileron bâbord de la passerelle. Comme le navire est sur l'autopilote, la personne désignée pour tenir la barre agit comme vigie et se trouve dans la timonerie, légèrement à droite de l'axe longitudinal. Le radar n'est pas en marche. Les conditions météorologiques sont les suivantes : vents Est-Nord-Est de 17 à 27 noeuds; vagues de 3,5 à 4,5 m de hauteur; ciel partiellement nuageux et clair de lune; visibilité de 7 milles. Le bâtiment fait cap au 318° (G) pour maintenir une route sur le fond au 315° (V), avec une correction de + 3° pour la dérive. La vitesse moyenne du bâtiment, telle que calculée à midi le 19 novembre, est de 12,75 noeuds.

À environ 02h10, l'officier de quart et la vigie semblent voir un feu blanc à environ 4 points par l'avant tribord, et selon l'officier de quart, le feu se trouve à environ 4 ou 5 milles de distance. Aucun relèvement précis n'est pris. Au moyen de jumelles, l'officier de quart confirme qu'il s'agit d'un feu blanc unique situé bien au-dessus de l'eau. Selon lui, c'est un feu de voilier. Il est étonné de trouver un voilier si loin des côtes, dans l'océan Atlantique, à environ 670 milles des Açores. Il tente d'établir la communication sur la voie 16 du radiotéléphone VHF, mais il ne reçoit aucune réponse. À environ 02h25, le feu blanc se trouve à environ 6 points par l'avant tribord, à une distance d'environ 1 mille, et aucun autre feu n'est visible. Il semble que l'angle de relèvement s'ouvre et que la distance diminue. L'officier de quart a l'impression que le voilier va passer sans risque d'abordage sur l'arrière tribord du "JALAVIHAR". À environ 02h27, le voilier se trouve à environ 7 points par l'avant tribord, à la même distance à peu près, soit 1 mille. C'est alors que l'officier de quart se rend à la salle des cartes pour obtenir les coordonnées de la carte et essayer à nouveau d'établir la liaison radio avec le voilier en

se servant des coordonnées comme référence. En sortant de la timonerie, il jette un coup d'oeil par le travers tribord et constate que le voilier est très près. Il passe immédiatement à la gouverne manuelle, crie au barreur de prendre la barre et court vers l'aileron tribord de la passerelle. Ce faisant, il entend du fracas et, au moment où il arrive à l'aileron tribord de la passerelle, il constate que le voilier a heurté le "JALAVIHAR", presque à angle droit. Le mât du voilier a délogé et activé la bouée fumigène de l'aileron tribord de la passerelle. Il est 02h29. Il voit alors le voilier croiser le sillage du "JALAVIHAR" et, pour ne pas perdre le voilier de vue, il ordonne de mettre la barre 'à bâbord toute'. À peu près au même moment, il aperçoit des fusées rouges et capte, sur la voie 16 du VHF, un message 'MAYDAY' du "GÉRARD LAMBERT". À bord du "JALAVIHAR", le capitaine est tout de suite informé de l'abordage et ordonne à la salle des machines de passer au diesel. À environ 02h32, le capitaine arrive sur la passerelle et prend la direction du navire. Le radar est mis en marche, le contact VHF est établi avec le "GÉRARD LAMBERT" et l'équipage est réuni pour procéder au sauvetage du navigateur solitaire.

Événements survenus après l'abordage

Après l'abordage, le "JALAVIHAR" établit la communication radiotéléphonique VHF sur la voie 16 avec le "GÉRARD LAMBERT" pour confirmer l'étendue des avaries subies par le voilier, déterminer l'aide susceptible d'être apportée par le "JALAVIHAR" et connaître les intentions du navigateur relativement à son voilier. Ce dernier informe le capitaine du "JALAVIHAR" que, compte tenu des prévisions météorologiques, il est obligé d'abandonner le voilier. Pendant que le "JALAVIHAR" se tient auprès et se prépare en vue de l'opération de sauvetage, le skipper du "GÉRARD LAMBERT" s'apprête à abandonner son voilier et à transborder la plupart de ses effets personnels, y compris son équipement électronique. Il laisse cependant à bord le système ARGOS pour permettre aux organisateurs de la course en France de contrôler la position du voilier à intervalles réguliers. Le "JALAVIHAR" s'approche du voilier et, à l'aide de son lance-amarre, on obtient une amarre du voilier et on la fixe sur le vraquier. Le "JALAVIHAR" conseille au skipper du voilier de mettre un gilet de sauvetage, ce qu'il fait. Trois caisses d'effets personnels, y compris l'équipement électronique récupéré, sont hissées à bord du "JALAVIHAR" entre 04h40 et 05h00.

À 05h06, le skipper abandonne son voilier et embarque sur le vraquier. À 05h25, le "GÉRARD LAMBERT" est laissé à la dérive et le "JALAVIHAR" reprend sa route vers Contrecoeur. Le reste du voyage se déroule sans incident et le navire arrive au mouillage Lanoraie (Qc) sur le fleuve Saint-Laurent, à 17h28 le 27 novembre 1986.

Analyse des principaux facteurs

1. Temps

Au moment du sinistre, les conditions météorologiques signalées par le "JALAVIHAR" correspondaient à celles indiquées par le "GÉRARD LAMBERT" : vents d'Est-Nord-Est de 20 à 25 noeuds; houle-mer de 2 à 4 m; ciel partiellement nuageux avec clair de lune, et visibilité de 8 à 10 milles.

Les deux ou trois jours précédant l'abordage, le "GÉRARD LAMBERT" a semble-t-il connu du beau temps et des vents de 10 à 15 noeuds.

Le skipper du "GÉRARD LAMBERT" écoutait tous les jours à 02h00Z le bulletin des prévisions météorologiques d'une demi-heure. En outre, pour l'aider à élaborer sa stratégie pour la course, les zones de prévisions étaient subdivisées dans de plus petites régions. À partir des dernières données météo fournies, un spécialiste en météorologie stationné à La Rochelle en France et affecté au "GÉRARD LAMBERT" donnait au navigateur plus de détails sur les prévisions météorologiques.

2. Courant

Selon la carte de pilotage de l'océan Atlantique Nord, publiée par la Defence Mapping Agency des États-Unis d'Amérique, le courant portait en direction de l'Ouest à une vitesse d'environ 0,5 noeud. Cependant, le courant n'a joué aucun rôle dans le sinistre.

3. Vitesse des bâtiments

Au moment du sinistre, la vitesse du "JALAVIHAR", telle que calculée à partir de la position à midi le 19 novembre, était de 12,75 noeuds. La vitesse moyenne du "GÉRARD LAMBERT" de la dernière position observée à 07h53 le 19 novembre jusqu'à l'heure du sinistre, soit 02h29 le 20 novembre était d'environ 10 noeuds. Cependant, selon le skipper du "GÉRARD LAMBERT", la vitesse du voilier au moment de l'abordage était de 12 à 16 noeuds.

Si l'on accepte l'hypothèse que les routes des deux bâtiments étaient presque perpendiculaires l'une à l'autre et que lors du premier contact visuel, le voilier était à 4 points par l'avant tribord du "JALAVIHAR", il aurait fallu, pour qu'il y ait abordage, que la vitesse du voilier ait été presque la même que celle du "JALAVIHAR", soit 12,75 noeuds. Par contre, si la seconde observation de l'officier de quart est précise, c'est-à-dire que le voilier était à 6 points par l'avant tribord du vraquier, il aurait fallu, pour qu'il y ait abordage, que la vitesse du voilier

ait été supérieure de beaucoup à celle du "JALAVIHAR" (12,75 noeuds). Voir la figure 2.

4. Avertisseurs, feux de navigation et équipement de navigation

"GÉRARD LAMBERT"

Le voilier était muni d'un fanal à trois feux, deux feux de côté et un feu de poupe. Le fanal était fixé au mât et conforme aux dispositions du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Le bâtiment détenait un permis de navigation (certificat d'inspection de sécurité) délivré par la République française avec annotation annuelle datée du 20 octobre 1986. Il semble que l'équipement de navigation fonctionnait bien au moment de l'abordage. En plus d'un réflecteur radar passif, le voilier était équipé de nombreux avertisseurs dont les suivants :

a) Avertisseur de pilote automatique - se déclenche lorsque le bâtiment embarde de 10° et plus d'un côté ou de l'autre de la route au compas.

b) Avertisseur de déviation de route - se déclenche lorsque la course du bâtiment dévie de 15° et plus de la course pré-établie, d'un côté ou de l'autre.

c) Avertisseur de détecteur de radar - se déclenche lorsqu'il détecte la présence d'un autre radar en marche à une distance nominale de 6 milles au maximum.

Ces avertisseurs étaient réglés à ces limites et avaient été mis en position de marche avant le sinistre, mais il semble qu'aucun d'eux ne se soit déclenché avant l'abordage. Par ailleurs, si le radar du "JALAVIHAR" avait été en marche lors de l'abordage, il aurait déclenché l'avertisseur du détecteur de radar du "GÉRARD LAMBERT" et averti le navigateur de la présence du "JALAVIHAR"; ainsi,l'abordage aurait peut-être été évité.

"JALAVIHAR"

Le vraquier était muni de deux radars dont l'un était relié au système ARPA. Cependant, comme la visibilité était bonne pendant cette traversée transatlantique, ils avaient tous deux été laissés en position d'arrêt pendant une partie du trajet et ils l'étaient encore au moment du sinistre. L'emploi du radar à bord de ce bâtiment est laissé à la discrétion de l'officier de quart qui a décidé de ne pas l'utiliser. Aucune directive de la compagnie ou du capitaine n'en restreignait l'usage.

Le bâtiment était équipé de répétiteurs de gyro pour les relèvements, un sur l'aileron bâbord de la passerelle,

l'autre sur l'aileron tribord. Ils étaient tous deux munis des alidades nécessaires. Le champ de visibilité de ces répétiteurs est tel qu'ils offrent une vue claire sur leurs côtés respectifs.

Tous les feux de navigation étaient allumés au moment du sinistre et en plus d'être munis d'un système d'alarme indiquant toute défectuosité, ces feux ont été inspectés visuellement par l'officier de quart au début de son quart vers 00h00.

5. Veille à bord du "GÉRARD LAMBERT"

La course de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre devait durer de 16 à 17 jours. Comme il n'y avait qu'une personne à bord du voilier, celle-ci tenait le quart à des heures irrégulières déterminées par divers facteurs : conditions météo, situation de la course, densité du trafic dans le secteur et impératifs de gouverne selon la toile utilisée. Par exemple, quand le spinnaker est déployé, il faut tenir la barre davantage, d'où une réduction de l'usage de l'auto-pilote. En moyenne, le skipper essayait de dormir au moins 5 heures par jour dont quelques heures de jour. Mais comme ce n'était pas toujours possible, il dormait le plus possible lorsque les circonstances le permettaient. Il semble qu'il s'était bien reposé les trois derniers jours précédant le sinistre et qu'il avait pris les heures de repos et de sommeil qu'il s'était imposées. En général, il ne dormait pas plus d'une heure à la fois et, avant de dormir, il réglait son réveil et si aucun autre avertisseur ne sonnait dans l'intervalle, il se levait environ une heure plus tard. Il se rendait alors dans le cockpit, jetait un coup d'oeil pour voir s'il y avait d'autres navires dans les parages, vérifiait la pression barométrique, ajustait les voiles et l'autopilote au besoin, puis, après s'être assuré que tout allait bien, il retournait se reposer ou dormir.

Le matin du 20 novembre 1986, il avait procédé de cette façon et dormait apparemment au moment de l'abordage.

Au moins une fois par jour, il faisait le point et reportait la position sur la carte.

6. L'OMI et les courses en solitaire

La question de la navigation en solitaire sur de longues distances a fait l'objet de longs débats à l'OMI, au sein du sous-comité de la sécurité de la navigation. Suite à ces discussions, l'OMI a publié la circulaire n° 242 du CSM qui fait état des préoccupations de l'organisation face à l'augmentation des courses et des voyages en solitaire accomplis à bord de petits bateaux sur de longues distances, dans des conditions où il est impossible de se conformer au

Règlement de 1972 sur les abordages. De plus, le comité de la sécurité maritime a pressé les gouvernements membres d'examiner d'un oeil critique les conditions dans lesquelles se déroulent les voyages et les compétitions ou courses accomplis par des navigateurs solitaires et de veiller à ce que la sécurité de la navigation ne soit pas compromise. (Voir les extraits à l'appendice II.)

7. Aspects touchant les bâtiments

Au moment du sinistre, le "JALAVIHAR" faisait cap au 318° (G) pour maintenir une route vraie de 315° (V), avec une correction de 3° à tribord pour la dérive. Cette route correspondait à celle enregistrée par le traceur de route du bâtiment et dans le journal de pont.

L'officier de quart à bord du "JALAVIHAR" a confirmé que le feu aperçu par l'avant tribord était fixe et blanc, de moyenne intensité et situé au sommet d'un mât. Vu l'abandon du voilier "GÉRARD LAMBERT" au milieu de l'Atlantique, on n'a pu examiner le bâtiment, mais il appert que trois feux blancs avaient été installés au sommet du mât du "GÉRARD LAMBERT". Il s'agissait a) de la partie arrière du feu de navigation, b) du feu stroboscopique (feu d'urgence et d'alerte) et c) du feu d'éclairage de la girouette.

Vu l'apparence différente du feu observé et du feu stroboscopique il est impossible qu'il s'agisse de ce dernier. Par ailleurs, il semble que le feu d'éclairage de la girouette n'était pas allumé au moment du sinistre. Cependant, s'il l'avait été par inadvertance, il est peu probable, vu sa nature même, qu'on l'ait décrit comme un feu blanc clair. Par conséquent, le feu aperçu par l'officier de quart ne pouvait être que le secteur blanc du feu de navigation tricolore du voilier.

Le "GÉRARD LAMBERT" suivait une route sur l'eau au 246° C pour maintenir une route sur le fond au 230° (V) (écart de 16° W). Cela s'accorde assez bien avec le trajet du bateau à partir de la dernière position déterminée par observation et reportée sur la carte à 07h53 le 19 novembre, et avec l'angle presque droit auquel le voilier a heurté le "JALAVIHAR" d'après l'officier de quart de ce dernier. Donc, si le voilier suivait une route sur le fond au 230° (V), les secteurs moyens des feux de navigation du "GÉRARD LAMBERT" se seraient présentés comme suit :

feu rouge (feu de côté de bâbord) - de 117½° à 230°

feu vert (feu de côté de tribord) - de 230° vers l'Ouest jusqu'à 342½°

feu blanc (feu de poupe) - de 342½° vers le Nord jusqu'à 117½° (voir la figure 1)

Dans ces circonstances, soit une route sur le fond de 230° (V), le seul feu de navigation qu'aurait pu apercevoir le "JALAVIHAR" est le feu de côté rouge (bâbord) du voilier.

8. **Règlement pour prévenir les abordages**

Des extraits du Règlement sont donnés à l'appendice 1.

a) Risque d'abordage

Le "GÉRARD LAMBERT" a été aperçu pour la première fois par le "JALAVIHAR" environ 19 minutes avant l'abordage. Bien qu'il y avait un répétiteur gyro sur chaque aileron de la passerelle du "JALAVIHAR", à portée de la main de l'officier de quart, aucun relèvement au compas n'a été effectué. Entre la première et la deuxième observation, la variation du relèvement fut d'environ 22° en 15 minutes approximativement. Entre la deuxième et la troisième observation, elle fut d'environ 11° en 2 minutes, et la distance n'avait apparemment pas changé. Il ne s'agit là que de données approximatives qui n'auraient pu permettre à l'officier de quart de déterminer avec précision s'il y avait risque d'abordage.

Il semble que le skipper du "GÉRARD LAMBERT" dormait au moment de l'abordage. Il n'était donc pas en mesure de déterminer s'il existait un risque d'abordage. Aucun des bâtiments n'a pris 'tous les moyens disponibles', contrevenant ainsi à la règle n° 7, Risque d'abordage, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

b) Responsabilités réciproques des navires

Le "JALAVIHAR", navire à propulsion mécanique faisant route, ne s'est pas écarté de la route du voilier "GÉRARD LAMBERT" dans une situation de croisement de routes, comme le stipule la règle n° 18, Responsabilités réciproques des navires, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

c) Manoeuvre pour éviter l'abordage

Même s'il croyait qu'il s'agissait vraisemblablement d'un voilier, le "JALAVIHAR" n'a pas changé de cap ni réduit sa vitesse et n'a pas non plus coupé ses moteurs

pour éviter l'abordage. En outre, il n'a pas manoeuvré pour éviter de se trouver en 'situation très rapprochée', contrevenant ainsi à la règle n° 8, Manoeuvre pour éviter un abordage, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Manoeuvre du navire non privilégié

L'abordage a eu lieu en haute mer et il n'y avait pas d'autres navires dans les environs qui auraient pu gêner la manoeuvre de l'un ou l'autre des bâtiments. Malgré cela, le "JALAVIHAR" n'a pas 'manoeuvré de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement du navire privilégié', le "GÉRARD LAMBERT", comme le stipule la règle n° 16, Manoeuvre du navire non privilégié, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Manoeuvre du navire privilégié

Le "GÉRARD LAMBERT", étant un navire privilégié, a maintenu son cap et sa vitesse. Il n'y avait personne dans le cockpit du "GÉRARD LAMBERT" au moment de l'abordage et par conséquent, celui-ci n'a fait aucune manoeuvre pour éviter l'abordage imminent, contrevenant ainsi à la règle n° 17, Manoeuvre du navire privilégié, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

d) Veille

Le "GÉRARD LAMBERT" n'avait à son bord qu'une personne qui dormait présumément lors de l'abordage. Étant seule, elle ne pouvait rester éveillée 24 heures sur 24 pendant une course de 16 à 17 jours. Néanmoins, le "GÉRARD LAMBERT" n'a pas assuré une 'veille visuelle et auditive appropriée', (voir 6 et 10 de l'analyse) contrevenant ainsi à la règle n° 5, Veille, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

e) Signaux d'avertissement et signaux pour appeler l'attention

Le skipper du "GÉRARD LAMBERT" dormait au moment de l'abordage; il ne pouvait donc pas s'assurer que le "JALAVIHAR" manoeuvrait de façon à éviter l'abordage. Par ailleurs, malgré les craintes de l'officier de quart du "JALAVIHAR", ce dernier n'a utilisé aucun des 'signaux lumineux ou sonores' qui auraient pu permettre d'attirer l'attention du voilier, comme le prévoit la règle n° 36, Signaux destinés à appeler l'attention, du

Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Si le "JALAVIHAR", après avoir aperçu le feu du "GÉRARD LAMBERT" environ 19 minutes avant l'abordage, avait émis un signal du genre, il aurait averti le voilier de sa présence et l'abordage aurait peut-être été évité.

9. Avis aux navigateurs

La station radio de Portishead en Angleterre n'a enregistré aucun Avis à la navigation (Notship) relatif à la course en solitaire Route du Rhum. On a également communiqué avec les organisateurs de la course en France, pour obtenir des renseignements à ce sujet, mais on n'a pas encore reçu de réponse.

10. Équipement de communication VHF

En tant que yacht de plaisance, le "GÉRARD LAMBERT" n'est pas tenu de se conformer aux dispositions de la Convention internationale de 1976 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cependant, il était doté d'un radiotéléphone VHF qui fonctionnait bien lors de l'abordage. Après avoir aperçu le voilier pour la première fois, l'officier de quart du "JALAVIHAR" a tenté d'établir la liaison radio avec le voilier dont on ne connaissait pas le nom à ce moment-là, mais il n'a pas reçu d'accusé de réception, le skipper étant endormi. S'il avait réussi à établir la communication, l'officier de quart du "JALAVIHAR" et le skipper du "GÉRARD LAMBERT" auraient pu être informés de la présence et de l'intention de chacun et l'abordage aurait peut-être été évité.

11. Sauvetage

L'abordage du "JALAVIHAR" et du "GÉRARD LAMBERT" est survenu à 02h29 le 20 novembre 1986. Après avoir transmis un message 'MAYDAY' et établi la communication radio avec le "JALAVIHAR", le skipper du "GÉRARD LAMBERT" a rejoint ses commanditaires en France et les a informés de l'abordage. Par la suite, il a réussi à sauver en grande partie l'équipement de navigation électronique et ses effets personnels, mais il a laissé le radeau de sauvetage et le journal de bord sur le voilier. Il savait que compte tenu de la construction du voilier, celui-ci resterait à flot très longtemps avant d'être détruit par les forces de la nature. Le voilier, désormais une épave, constituait un risque pour la navigation. On a donc jugé prudent de diffuser un Avis à la navigation pour avertir les marins de sa présence. Pour ensuite permettre aux autorités d'indiquer la position exacte de l'épave dans l'Avis à la

navigation, on a laissé le système de collecte de données ARGOS, si coûteux qu'il fut, à bord du "GÉRARD LAMBERT". À cause de son mât qui faisait saillie et qui était désormais submergé, le voilier a subi d'autres avaries lorsque le "JALAVIHAR" est venu se placer bord à bord. L'équipement électronique récupéré ainsi que les effets personnels du skipper furent embarqués sur le "JALAVIHAR" vers 05h00 et, à 05h06, le skipper monta par une échelle de pilote.

Le "JALAVIHAR" n'est pas muni de grue ni de mât de charge; il n'était donc pas en mesure de hisser le voilier à bord même si cette manoeuvre aurait pu être exécutée dans les conditions météo d'alors; il était en outre dépourvu de l'équipement de levage spécial nécessaire pour les bâtiments multicoques.

Les signaux de détresse du "GÉRARD LAMBERT" furent aussi captés par un autre navire situé, semble-t-il, à environ 20 milles de distance. Le "JALAVIHAR" communique alors avec ce navire, l'informe de la situation et lui demande de s'identifier et d'indiquer s'il disposait d'une grue ou d'un mât de charge pour récupérer le "GÉRARD LAMBERT". Le navire ne s'identifia pas, mais indiqua qu'il n'avait ni grue ni mât de charge.

12. Journal de bord

Le skipper du "GÉRARD LAMBERT" était lié par contrat à La Sarl Competitor qui l'obligeait à tenir un journal de bord où il devait consigner les données suivantes :

a) données chronologiques relatives à la sécurité du navire, aux conditions météorologiques et à d'autres faits touchant la survie en mer;

b) données sur la 'conduite' du voilier en mer.

Un journal a été gardé à bord du voilier, mais le skipper aurait omis de l'apporter lorsqu'il quitta le voilier.

13. Équipement de détresse et de survie

Le "GÉRARD LAMBERT" était conforme aux règlements du gouvernement français touchant les embarcations de plaisance de ce type et de cette dimension. Tout l'équipement de sauvetage répondait aux normes françaises applicables aux voiliers de haute mer de classe I. Voici l'usage qu'on a fait de ce matériel :

Radeau de sauvetage	radeau gonflable pour six personnes - pas utilisé et laissé à bord lors de l'abandon du voilier

Bouées de sauvetage	au nombre de deux, avec feux à allumage automatique - pas utilisées
Gilets de sauvetage	au nombre de six, réglementaires - le navigateur en portait un lorsqu'il quitta son voilier
RLS	au nombre de deux, une a été récupérée - leur utilisation n'était pas nécessaire
Combinaison d'immersion	aucune à bord
Pièces pyrotechniques	utilisées pour attirer l'attention du "JALAVIHAR" et aperçues par un autre navire à 20 milles de distance
Radiotéléphones VHF	un synthétisé et un portatif - ont été utilisés pour le message de détresse et les communications subséquentes
Harnais de sécurité	six à bord, utilisation non obligatoire

14. Qualifications de l'équipage

Le second capitaine à bord du "JALAVIHAR" possède un certificat indien de Capitaine au long-cours délivré en janvier 1986. Il compte dix années de temps de mer, y compris une période d'entraînement réglementaire. Il est second capitaine depuis 1981 et sert à bord du "JALAVIHAR" depuis avril 1986.

Le timonier à bord du "JALAVIHAR" ne détient pas de certificat, mais il n'est pas obligé d'en avoir un. Il navigue depuis 1961 et est homme de barre depuis 1975. Il a joint le "JALAVIHAR" en août 1986.

Le skipper du "GÉRARD LAMBERT" n'avait pas de certificat, mais il n'était pas tenu d'en avoir un. Il a effectué 12 traversées transatlantiques, seul ou avec un équipage.

Constatations

Le vraquier "JALAVIHAR" et le voilier de course "GÉRARD LAMBERT" ont été impliqués dans un abordage quand l'avant du voilier a heurté le côté tribord du vraquier, de nuit, par bonne visibilité, dans l'océan Atlantique, le 20 novembre 1986.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage :

"JALAVIHAR"

- le "JALAVIHAR" a enfreint la règle n° 7 du Règlement sur les abordages car il n'a pas fait de relèvements de compas pour déterminer s'il y avait risque d'abordage;

- le "JALAVIHAR" a enfreint la règle n° 8 du Règlement sur les abordages en ne manoeuvrant pas pour éviter l'abordage ou une situation très rapprochée;

- le "JALAVIHAR" a enfreint la règle n° 18 du Règlement sur les abordages, car, en tant que navire à propulsion mécanique, il aurait dû s'écarter de la route du voilier "GÉRARD LAMBERT";

- le navire non privilégié "JALAVIHAR" a enfreint la règle n° 16 du Règlement sur les abordages en ne manoeuvrant pas de bonne heure et franchement pour éviter l'abordage;

- le "JALAVIHAR" n'a utilisé aucun signal d'avertissement et n'a pas émis de signal lumineux ou sonore pour attirer l'attention du voilier, enfreignant ainsi la règle n° 36 du Règlement sur les abordages;

- l'officier du quart a commis une imprudence en se rendant à la chambre des cartes quand l'autre navire n'était qu'à 1 mille de distance.

"GÉRARD LAMBERT"

- le "GÉRARD LAMBERT" a enfreint la règle n° 5 du Règlement sur les abordages en n'assurant pas une veille visuelle et auditive,

- étant donné que la seule personne à bord du "GÉRARD LAMBERT" dormait lors de l'abordage :

  a) le navire a enfreint la règle n° 7 du Règlement sur les abordages en ne déterminant pas si un risque d'abordage existait;

  b) le navire a enfreint la règle n° 17 du Règlement sur les abordages en ne tentant aucune manoeuvre pour éviter un abordage imminent;

  c) le navire n'a émis aucun signal d'avertissement ni utilisé un signal lumineux ou sonore pour attirer l'attention, enfreignant ainsi la règle n° 36 du Règlement sur les abordages.

Autres constatations

Si le skipper du "GÉRARD LAMBERT" avait été éveillé, on aurait pu établir une liaison VHF entre les deux navires et éviter l'abordage.

Même si ce n'était pas obligatoire, le "JALAVIHAR" aurait pu utiliser le radar du système ARPA : l'officier de quart aurait alors été prévenu du risque d'abordage, l'alarme du détecteur de radar du "GÉRARD LAMBERT" se serait probablement déclenchée et le skipper aurait alors été averti de la présence d'un navire à proximité.

Les participants d'une course en solitaire de longue durée ne peuvent guère respecter intégralement toutes les dispositions du Règlement sur les abordages.

OTTAWA, ONTARIO
SEPTEMBRE 1987.

Glossaire

ARPA	aide de pointage radar automatique (Automatic Radar Plotting Aid)
RLS	radiobalise de localisation des sinistres (Emergency Position Indicating Radio Beacon - EPIRB)
(G)	gyro
Heure du fuseau horaire	heure tenue à bord du navire par rapport à un méridien avoisinant
(M)	magnétique
OMI	Organisation maritime internationale
Autopilote à bord du "GÉRARD LAMBERT"	dispositif de pilotage automatique électro-magnétique conçu pour maintenir un navire dans la route pré-établie à l'aide des données fournies par un compas électro-magnétique optique
Autopilote à bord du "JALAVIHAR"	dispositif de pilotage automatique entièrement électrique conçu pour maintenir un navire dans une route pré-établie à l'aide des données d'un gyro-compas
Portée nominale	portée à laquelle le dispositif est capable de recevoir des signaux radar par temps clair avec conditions atmosphériques homogènes
Système ARGOS	système de collecte de données et de localisation par satellite servant surtout à localiser des plates-formes fixes ou mobiles et à recueillir des données à l'aide de ces plates-formes. Il sert en outre à divers programmes : météorologie, océanographie, surveillance extra côtière, hydrologie, biologie, vulcanologie et sismologie
(V)	vrai
Z	temps coordonné universel

ANNEX I

Collision Regulations

International regulations for preventing collisions at sea, 1972

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF COLLISIONS

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 7

Risk of Collision

(*a*) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(*b*) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(*c*) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(*d*) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

(i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change,

(ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

APPENDICE I

Règlement sur les abordages

Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer

RÈGLEMENT POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES

RÈGLE 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

RÈGLE 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:

(i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

(ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

RULE 16

Action by Give-way Vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 17

Action by Stand-on Vessel

(*a*) (i) Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

(ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(*b*) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(*c*) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with subparagraph (*a*)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(*d*) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18

Responsibilities between Vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(*a*) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

(i) a vessel not under command,

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre,

(iii) a vessel engaged in fishing,

(iv) a sailing vessel.

(*b*) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:

(i) a vessel not under command,

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre,

(iii) a vessel engaged in fishing.

RULE 25

Sailing Vessels Underway and Vessels Under Oars—International

(*a*) A sailing vessel underway shall exhibit:

(i) sidelights,

(ii) a sternlight.

(*b*) In a sailing vessel of less than 20 metres in length the lights prescribed in paragraph (*a*) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(*c*) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (*a*) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (*b*) of this Rule.

REGLE 16

Manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

REGLE 17

Manœuvre du navire privilégié

a) (i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

(ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa *a*)(ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

REGLE 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13:

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route:

(i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;

(ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;

(iii) d'un navire en train de pêcher;

(iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route:

(i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;

(ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;

(iii) d'un navire en train de pêcher.

REGLE 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron—International

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer:

(i) des feux de côté;

(ii) un feu de poupe.

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits à l'alinéa *a*) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe *b*) de la présente règle.

RULE 34

Manoeuvring and Warning Signals—International

(*d*) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

RULE 36

Signals to attract Attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittant or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

RÈGLE 34

Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement—International

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

RÈGLE 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires. Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

APPENDICE II

CSM/Circ. 242
6 octobre 1973

OMI

Renvoi : T2/2.01

VOYAGES EN SOLITAIRE

1. À sa trente-neuvième session, le comité de la sécurité maritime a été saisi des inquiétudes du sous-comité de la sécurité de la navigation face au nombre croissant de traversées et de courses en solitaire qui sont entreprises par de petits bateaux sur de longues distances et qui vont à l'encontre des dispositions du Règlement de 1972 sur les abordages.

2. Conscient du fait qu'il revient aux gouvernements de décider des mesures visant à assurer le respect de la règle n° 5 ou d'autres règles du Règlement de 1972 sur les abordages, le comité a pressé fortement les gouvernements membres d'examiner d'un oeil critique les conditions dans lesquelles se déroulent les traversées, compétitions ou courses de navigateurs solitaires afin que la sécurité ne soit pas compromise.

3. Les gouvernements sont priés de porter cette question à l'attention de tous les intéressés.

OMI - SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION
(29e SESSION - JUIN 1984)

NAV 29/11

4.4 Voyages en solitaire

4.4.4. Le sous-comité fait état de l'information qu'il a reçue de la Norvège (NAV 29/4) au sujet d'un jugement, confirmé par une cour supérieure, selon lequel un yachtman qui naviguait seul et qui dormait lorsque son bateau s'est échoué en traversant un secteur très achalandé n'assurait pas une veille appropriée comme le stipule la règle n° 5 du Règlement de 1972 sur les abordages.

4.4.2 À la lumière de cette information, le sous-comité a revu la circulaire 242 et a conclu qu'elle était encore pertinente. (Traduction libre)

APPROXIMATE TRACK OF BOTH VESSELS

LE SILLAGE DES DEUX BÂTIMENTS EST APPROXIMATIF

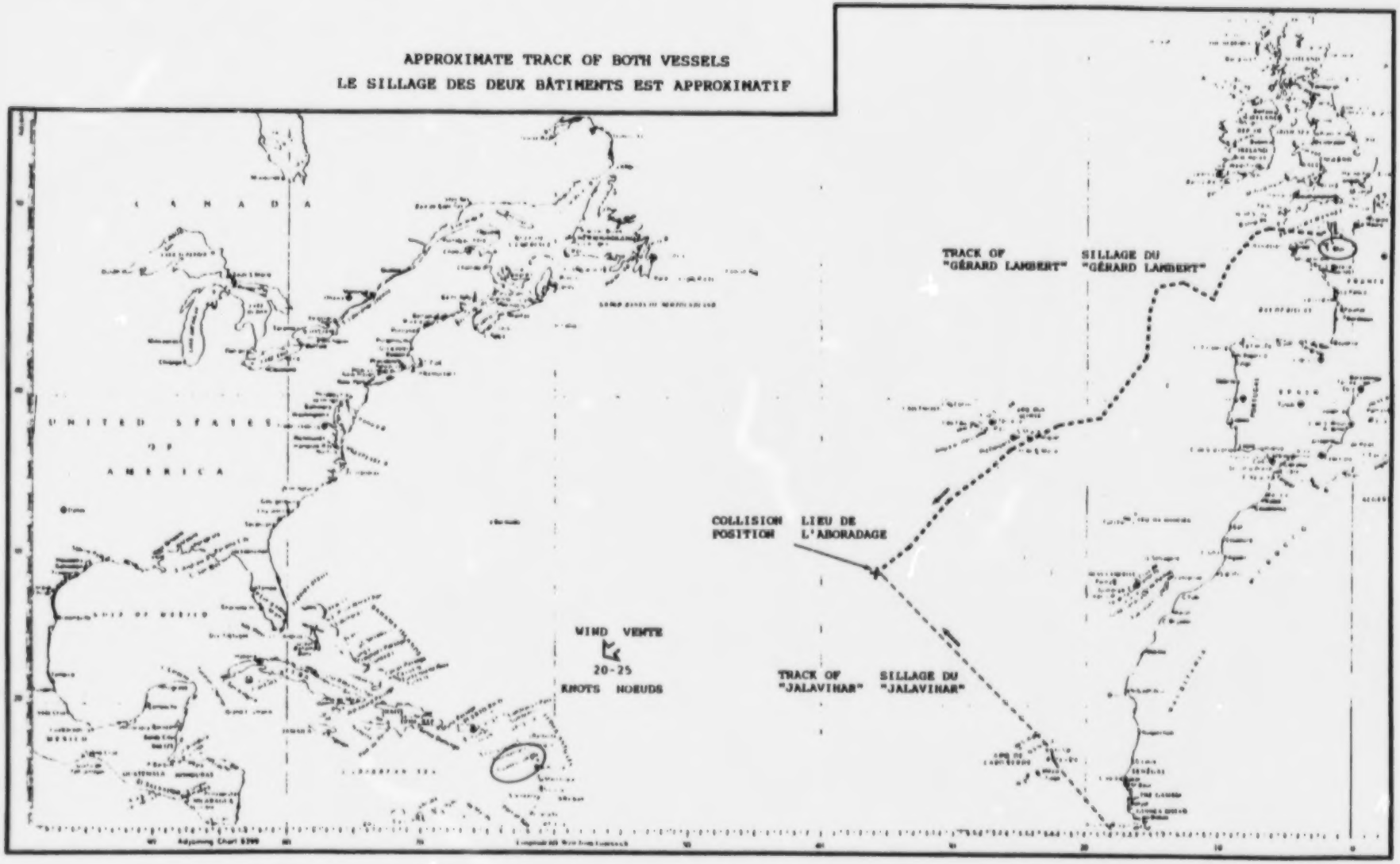
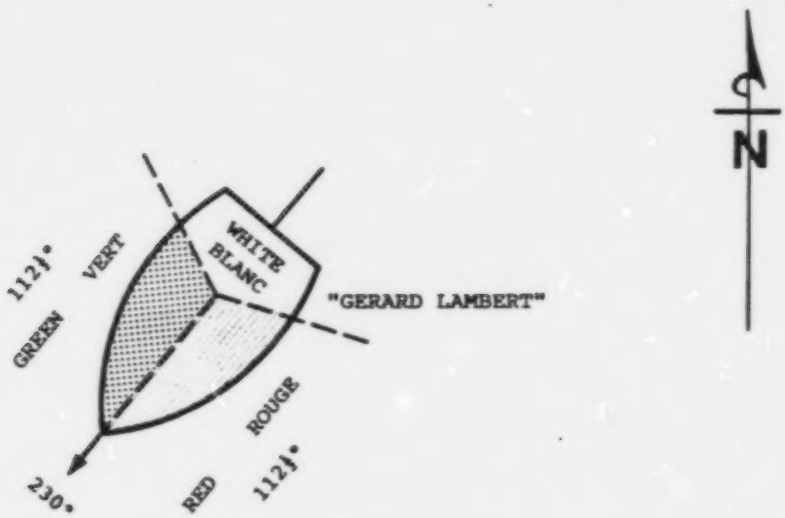
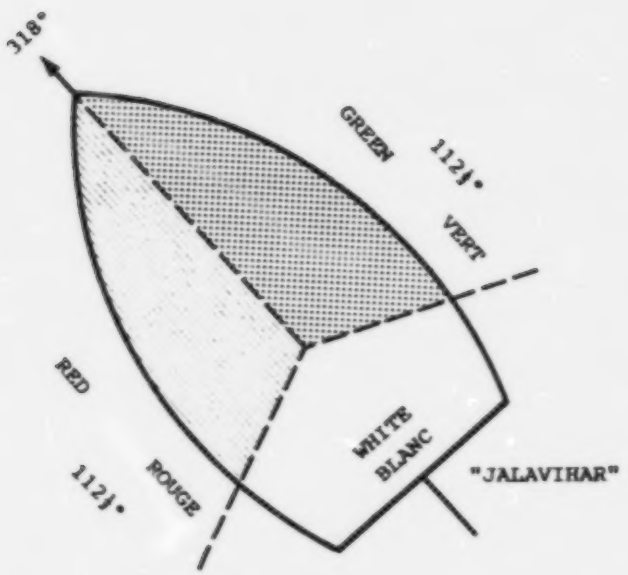


FIG. 1

ASPECT OF VESSELS ASPECT DES BÂTIMENTS



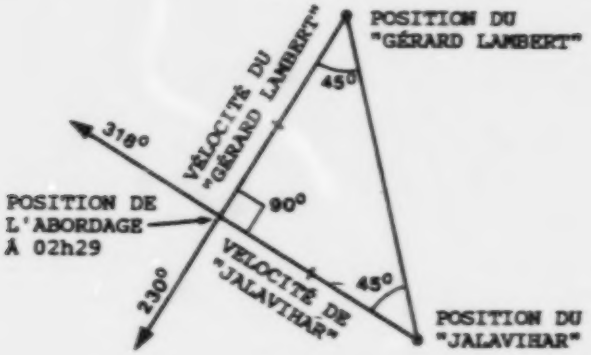


NOTE: WITH THE KNOWN TRACKS OF BOTH VESSELS, THE ONLY NAVIGATIONAL LIGHT OF THE "GERARD LAMBERT" THAT COULD HAVE BEEN SEEN BY THE "JALAVIHAR" WAS THE RED (PORT) SIDELIGHT OF THE SAILING VESSEL.

NOTA : CONNAISSANT LE SILLAGE DES DEUX BÂTIMENTS, LE SEUL FEU DE NAVIGATION DU "GERARD LAMBERT" QU'ON AURAIT PU APERCEVOIR DU "JALAVIHAR" AURAIT ÉTÉ LE FEU DE CÔTÉ ROUGE DU VOILIER.

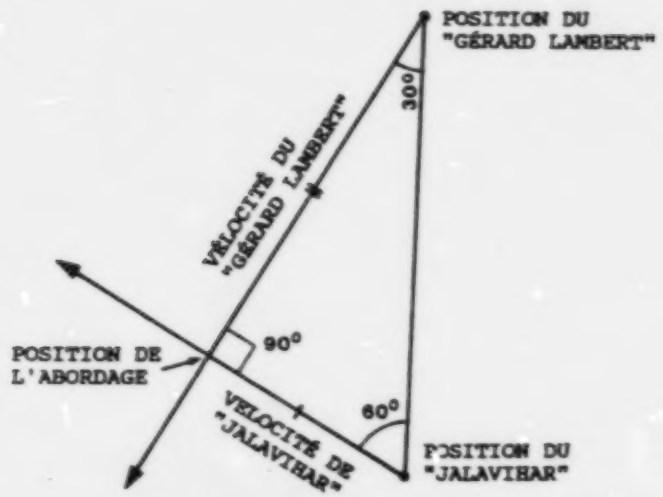
FIG. 2

FIGURE BASÉE SUR LA PREMIÈRE VUE À ENVIRON 02h10



D'APRÈS LA FIGURE, IL EST ÉVIDENT QUE LA VITESSE DU "GÉRARD LAMBERT" DEVAIT ÊTRE SEMBLABLE À CELLE DU "JALAVIHAR", c.-à-d. 12,75 NOEUDS POUR QUE L'ABORDAGE AIT EU LIEU

FIGURE BASÉE SUR LE DEUXIÈME RELÈVEMENT VERS 02h25



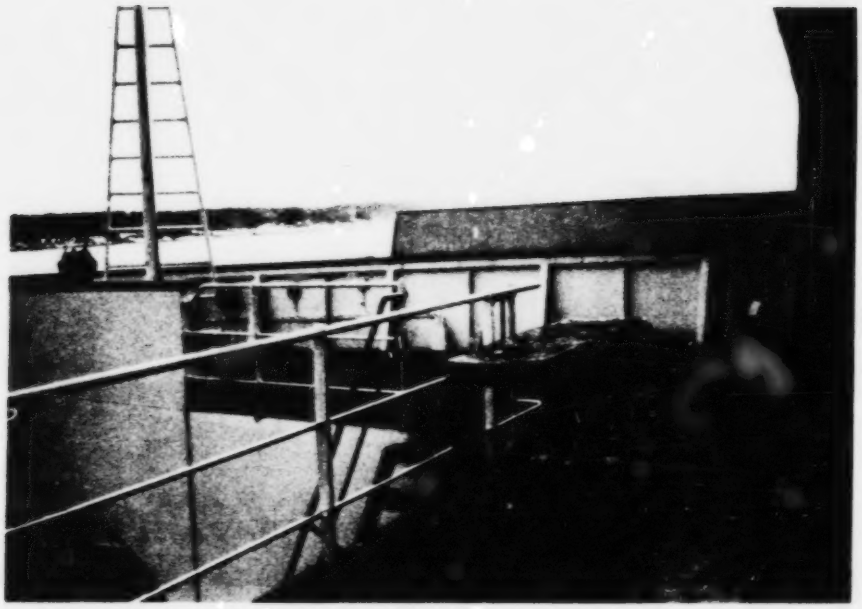
D'APRÈS LA FIGURE, IL EST ÉVIDENT QUE LA VITESSE DU "GÉRARD LAMBERT" AURAIT DÛ ÊTRE CONSIDÉRABLEMENT PLUS GRANDE QUE CELLE DU "JALAHIVAR", c.-à-d. PLUS QUE 12,75 NOEUDS POUR QUE L'ABORDAGE AIT EU LIEU

RAPPORT DE VITESSE ENTRE LES DEUX BÂTIMENTS

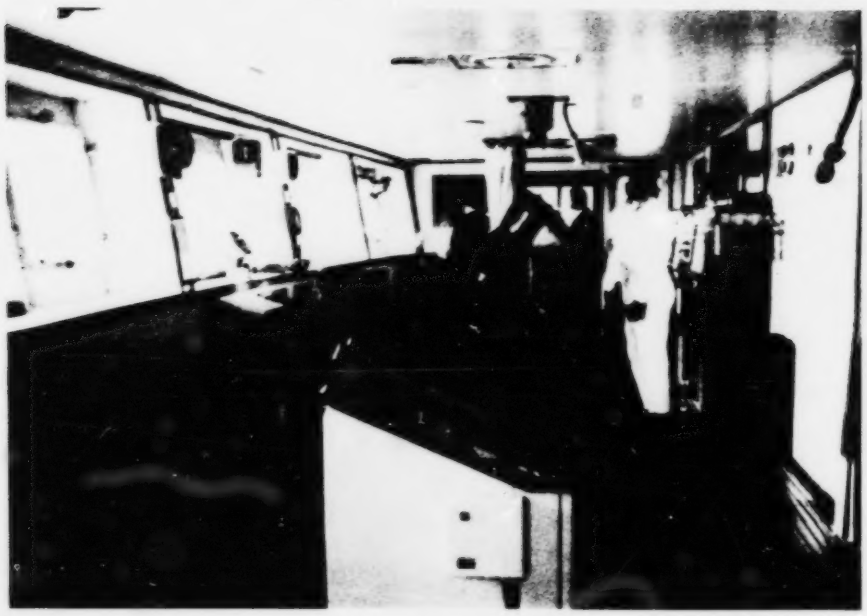
NOTA : LES RELÈVEMENTS ET LES CAPS SONT APPROXIMATIFS

"JALAVIHAR"

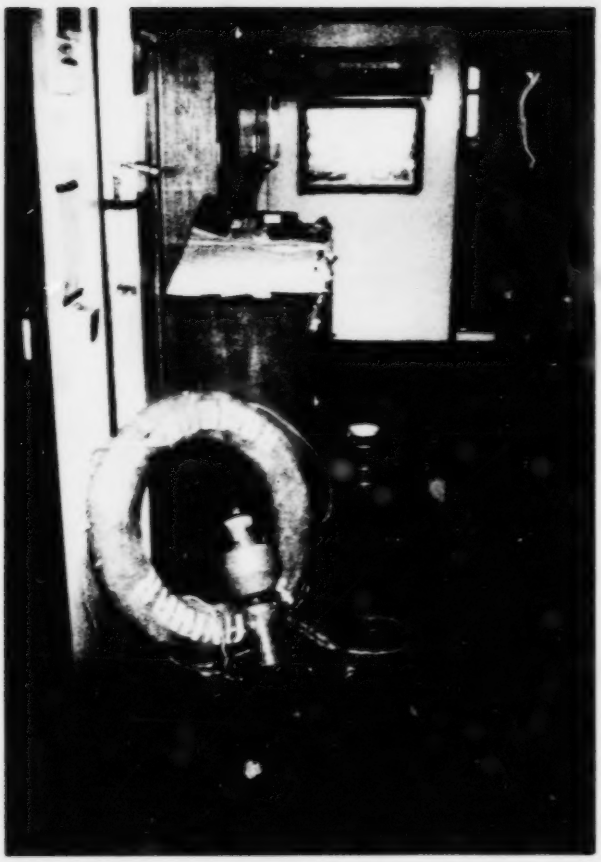
View from wheel-house centre window



Port bridge wing



Wheel-house



The lifebuoy dislodged by the "GÉRARD LAMBERT"

The starboard bridge wing lifebuoy stowage bracket damaged during collision.